



Le transport de marchandises en Midi-Pyrénées

Quelle part pour le fer?



Introduction

Le Grenelle de l'Environnement a réuni, fin 2007, l'Etat, les collectivités locales, les associations, les employeurs et les salariés, afin de définir une feuille de route en faveur de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

Sur la question des transports et des déplacements, une approche multimodale et intégrée s'impose désormais, avec l'objectif de réduire de 20% d'ici 2020 les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et d'augmenter de 25% la part de marché du fret non routier d'ici 2012.

Pour les marchandises, le développement de l'usage du transport ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. A cet effet, la politique durable des transports accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Elle soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire, du transport combiné, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer.

Le présent document a vocation de faire un état des lieux du transport de marchandises dans la région Midi-Pyrénées.



Sommaire

Partie 1 : Les grandes tendancespage 1 - 4

Partie 2 : Le transport par routepage 5 - 7

Partie 3 : Le transport par ferpage 8 - 10



Plus de 120 millions de tonnes de marchandises circulent sur les routes et les voies ferrées de la région

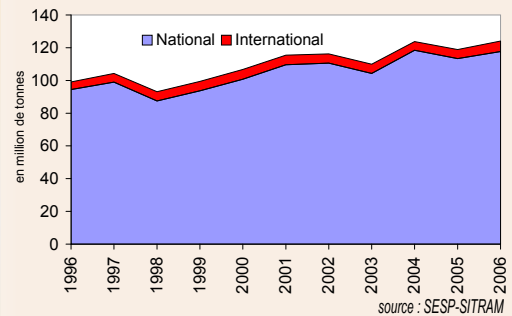
En 2006, le transport de marchandises en provenance et/ou à destination de Midi-Pyrénées se monte à plus de 120 millions de tonnes.

Les tonnages transportés ont augmenté de 2% par an au cours des 10 dernières années (davantage qu'au niveau France +1,8%)

Cette évolution s'explique, d'une part, par la croissance plus forte du commerce extérieur de Midi-Pyrénées (+2% par an contre +0,9% en France) en particulier des importations et des flux de marchandises venant des autres régions françaises (+2,6%), d'autre part la région est une des régions françaises les plus attractives de sorte qu'elle a connu une forte croissance de sa population (environ 20 000 habitants par an).

La région forme un bassin de consommation de plus de 2,5 millions d'habitants. D'importantes infrastructures routières ont été achevées depuis moins de 10 ans comblant en partie son retard et ouvrant l'accessibilité à des territoires laissés jusqu'alors à l'écart.

Les trafics de marchandises transportées en Midi-Pyrénées tous modes

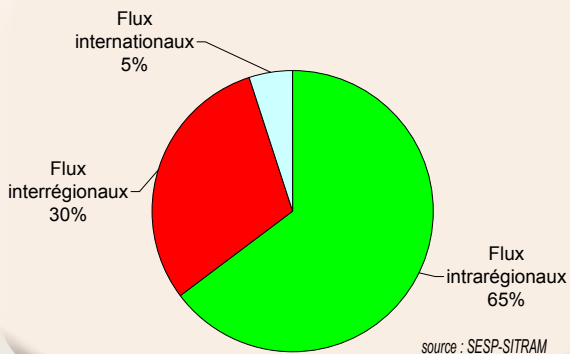


124 millions de tonnes en 2006

+ 2 % par an depuis 10 ans

2 tonnes transportées sur 3 ne franchissent pas les limites de la région

Les trafics de marchandises tous modes en tonnes



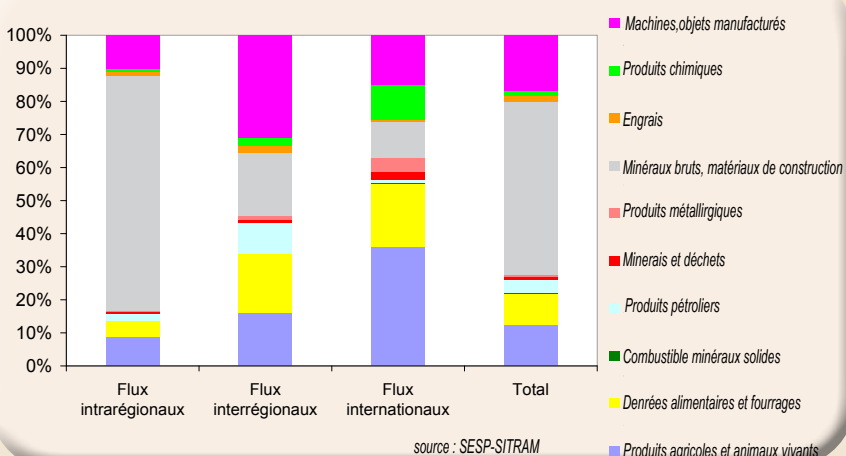
La majeure partie des marchandises transportées circulent uniquement à l'intérieur de la région (2/3 des tonnages).

Le commerce international ne représente que 5% des tonnages. Midi-Pyrénées est éloignée des grands centres économiques européens ou français : la région est peu ouverte sur l'extérieur.

30% des tonnages sont échangés avec les autres régions françaises, notamment les régions voisines ; ces flux de marchandises sont déséquilibrés avec davantage de produits entrants dans la région que de marchandises expédiées vers les autres régions.

Les matériaux de construction représentent plus de la moitié des tonnages transportés

Les trafics de marchandises tous modes par produit



Les matériaux de construction représentent plus de 50% des tonnages transportés ; ils constituent plus de 70% des tonnages qui restent dans la région, conséquence de la dynamique de croissance démographique et économique de la région.

22% des tonnages transportés sont des produits agricoles ou des denrées alimentaires .

Avec les autres régions, les produits échangés sont plus variés, les produits manufacturés représentant 1/3 des tonnages.

Avec l'étranger, les produits agricoles et les denrées alimentaires sont prépondérants.

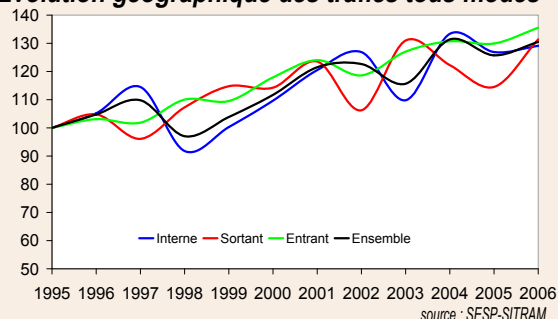


Les échanges entrants dans la région ont évolué plus fortement que les flux internes à la région et les flux sortants

Taux de croissance sur 10 ans des tonnages par origine et destination

- Circulant dans la région : + 2,1%
- A destination des autres régions : + 1,0%
- Venant des autres régions : + 2,6%
- Toutes origines : + 2,0%

Evolution géographique des trafics tous modes



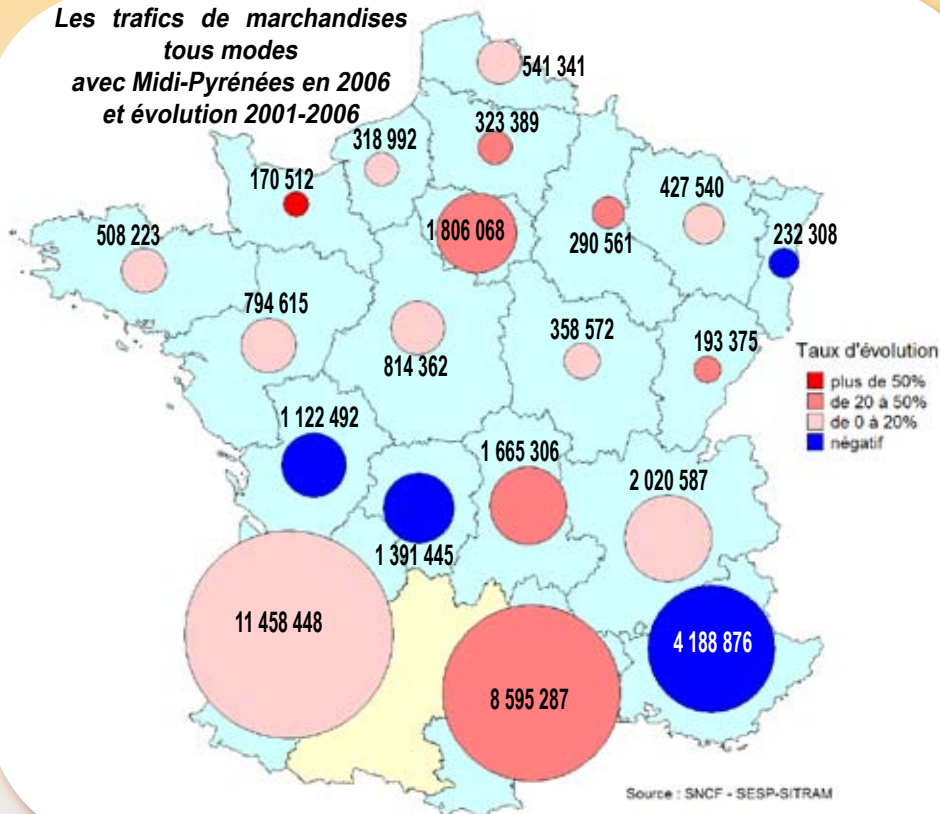
La région Midi-Pyrénées est un important bassin de consommation. La croissance de sa population entraîne une hausse de la demande et donc des transports.

Les flux de marchandises, notamment de produits manufacturés viennent principalement des autres régions.

Le tissu industriel midi-pyrénéen, de par sa nature, ne génère pas un important trafic de marchandises.

Les échanges s'organisent de préférence avec les régions voisines

Les trafics de marchandises tous modes avec Midi-Pyrénées en 2006 et évolution 2001-2006



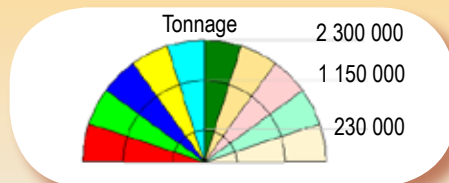
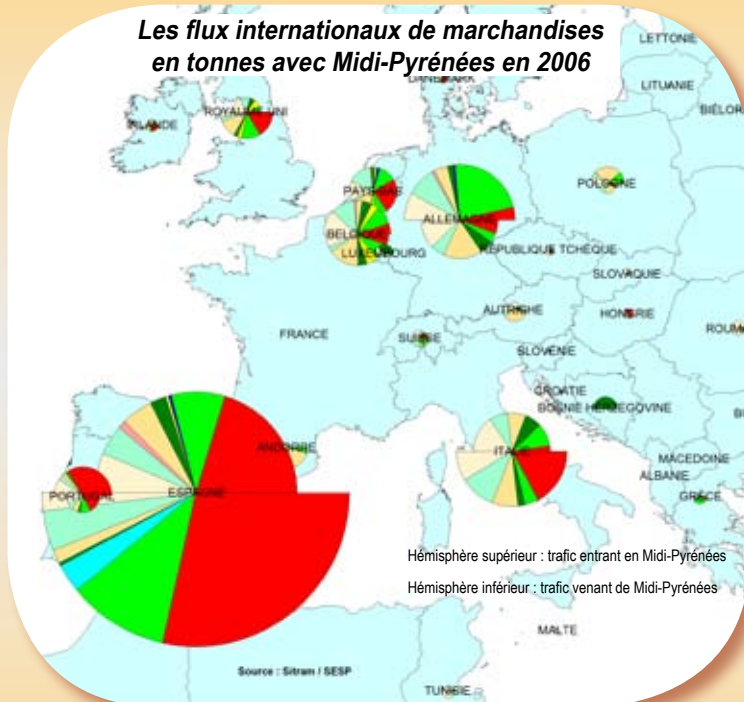
Les échanges sont principalement développés avec les régions proches (Aquitaine et Languedoc) ainsi que Provence-Alpes-Côte d'Azur pour l'approvisionnement de la région en hydro-carbures. L'Île de France et Rhône-Alpes, en raison de leur poids économique, génèrent d'importants trafics. 90% des échanges ont lieu avec 8 régions.

Les flux de marchandises sont, en général, déséquilibrés avec davantage de produits entrant dans la région que de produits destinés aux autres régions (43% contre 57%).



Un partenaire privilégié en tonnages : l'Espagne
 Un partenaire privilégié en euros : l'Allemagne

Les flux internationaux de marchandises en tonnes avec Midi-Pyrénées en 2006



Entre 5 et 6 millions de tonnes de marchandises sont échangées avec les pays étrangers (5% de l'ensemble des trafics). L'Espagne est le partenaire numéro 1 (en tonnes), devant l'Italie et l'Allemagne.

Avec l'Espagne, les échanges (2 à 3 millions de tonnes) portent sur des produits agricoles (52%), des denrées alimentaires (20%), des produits manufacturés (7%) et des matériaux de construction (5%).

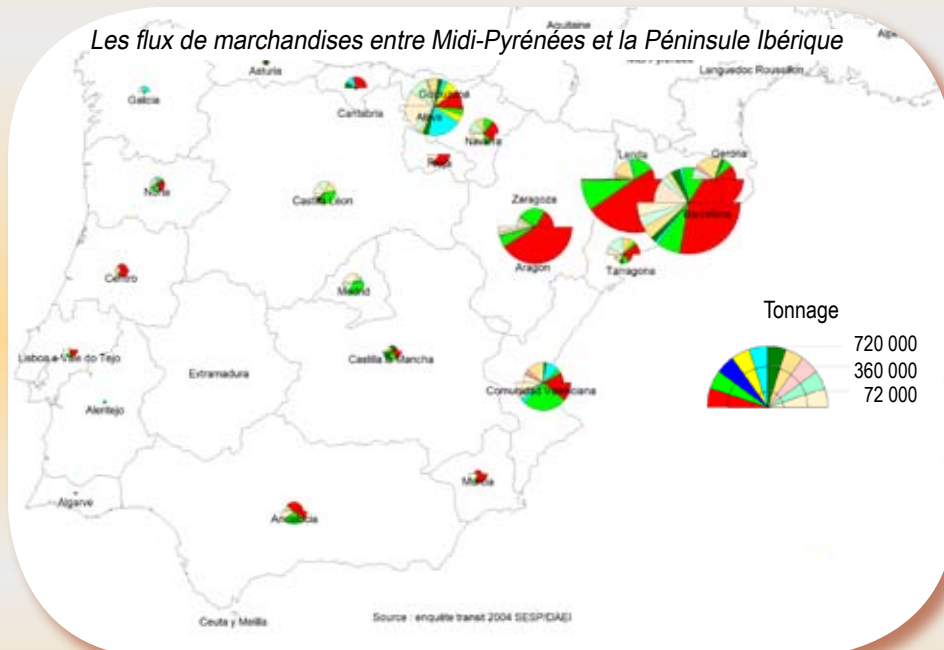
Avec l'Italie, les échanges atteignent 500-600 000 tonnes (animaux vivants, pâte à papier, matériaux de construction, produits en acier).

L'Allemagne représente de 400 à 600 000 tonnes de marchandises échangées (produits agricoles, produits de la chimie, minéraux).

Les échanges internationaux génèrent un chiffre d'affaire de 57 milliards d'euros. Le classement des pays en valeur est totalement différent de celui en tonnage, avec en première place l'Allemagne suivi des pays d'Amérique du nord et les pays asiatiques.

La Catalogne est le premier client espagnol de Midi-Pyrénées devant l'Aragon et le Pays Basque.

Les flux de marchandises entre Midi-Pyrénées et la Péninsule Ibérique



- Produits agricoles
- Denrées alimentaires
- Combustibles minéraux
- Produits pétroliers
- Minéraux et déchets
- Produits métallurgiques
- Matériaux construction
- Engrais
- Chimie
- Produits manufacturés

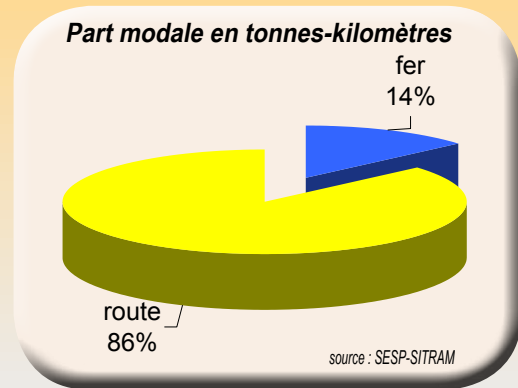
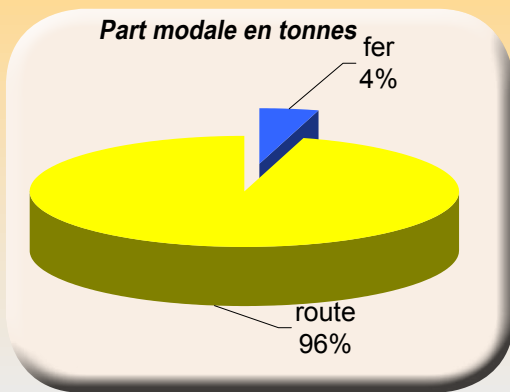
Les échanges internationaux de Midi-Pyrénées sont exportateurs vis à vis de la Catalogne et de l'Aragon ; ils portent sur des produits agricoles et des denrées alimentaires.

Avec le Pays-Basque, important pôle économique espagnol, nos échanges sont davantage diversifiés.

Partie 1 Les parts modales



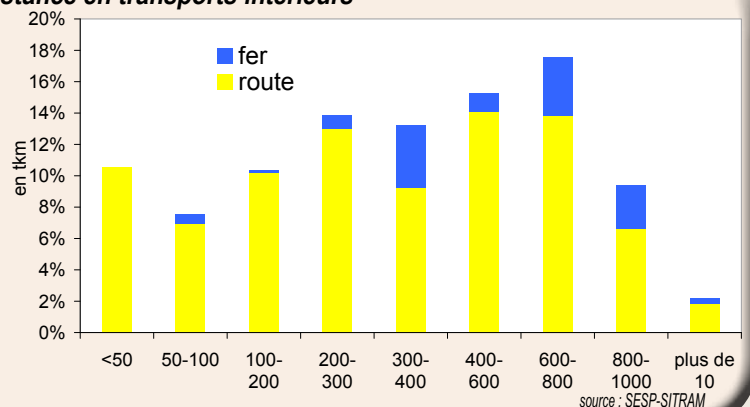
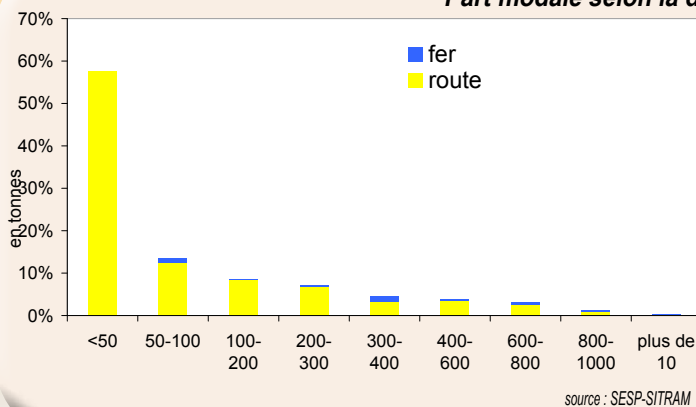
La route assure l'essentiel des transports de marchandises



Les tonnages transportés par fer (entre 4 et 6 millions de tonnes suivant les années) représentent 4% des tonnages transportés et 14% en prenant en compte les distances (tonnes-kilomètres).
En France, la part du rail est de 15,5% en tonnes-kilomètres en 2006.

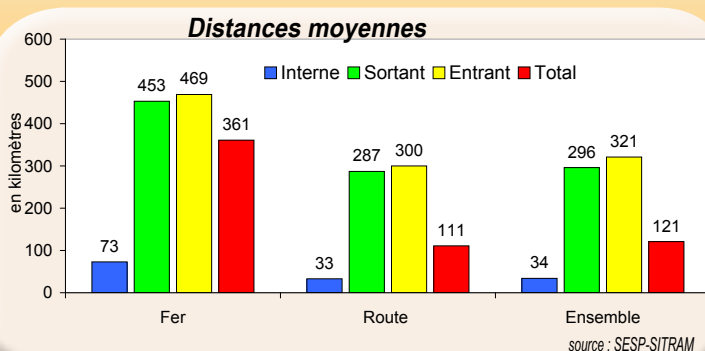
Des modes de transport adaptés au type de transport à réaliser

Part modale selon la distance en transports intérieurs



Environ 60% des tonnages transportés le sont sur des distances inférieures à 50 km : le mode routier est alors quasi incontournable. Le transport ferré peut être utilisé sur de courtes distances (inférieures à 100 kilomètres) comme par exemple pour le transport de granulats mais il est en général utilisé sur des distances plus élevées (au delà de 200 kilomètres)

Les distances moyennes parcourues par le train sont 3 fois plus longues que par la route



La distance moyenne sur laquelle une marchandise est transportée est de 121 kilomètres.

Celle-ci est plus faible lorsque les marchandises restent à l'intérieur de la région (34 kilomètres).

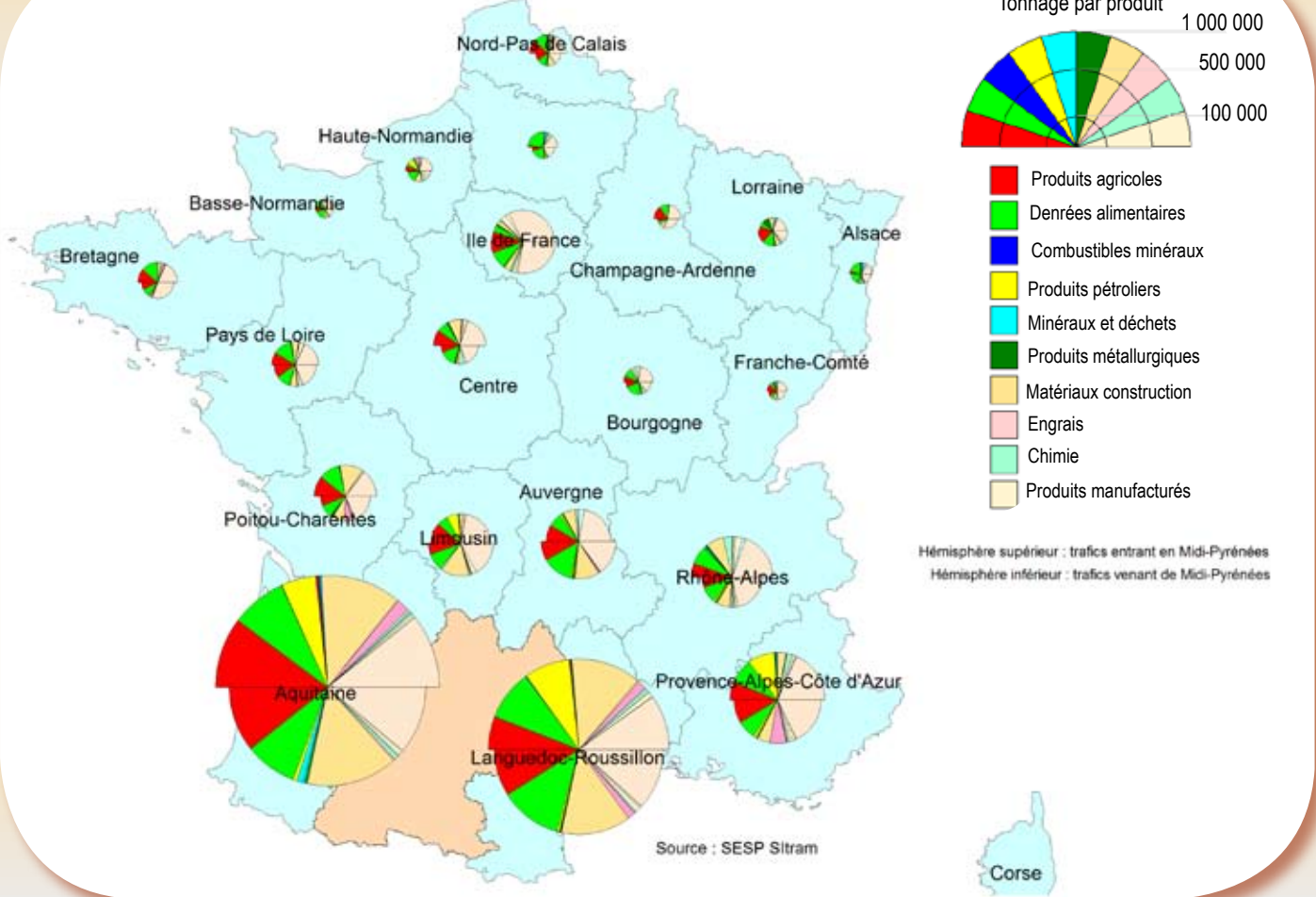
La distance moyenne parcourue par les marchandises entrant ou sortant de la région par route est de l'ordre de 300 kilomètres.

Que ce soit à l'intérieur de la région ou avec les autres régions, le train transporte les marchandises sur de plus longues distances : 361 kilomètres en moyenne.



Les échanges les plus importants avec les régions les plus proches

Tonnage transportés par route avec Midi-Pyrénées en 2006



86% des trafics réalisés par route le sont avec 8 régions (plus de 30 millions de tonnes).
Les relations sont plus étroites avec les régions voisines (Aquitaine et Languedoc-Roussillon).
Les flux d'échange sont généralement déséquilibrés avec davantage d'entrées que de sorties de marchandises.
Le déséquilibre est important avec Aquitaine et Rhône-Alpes. Avec Languedoc et Provence-Alpes-Côte d'Azur, le trafic est plus équilibré.

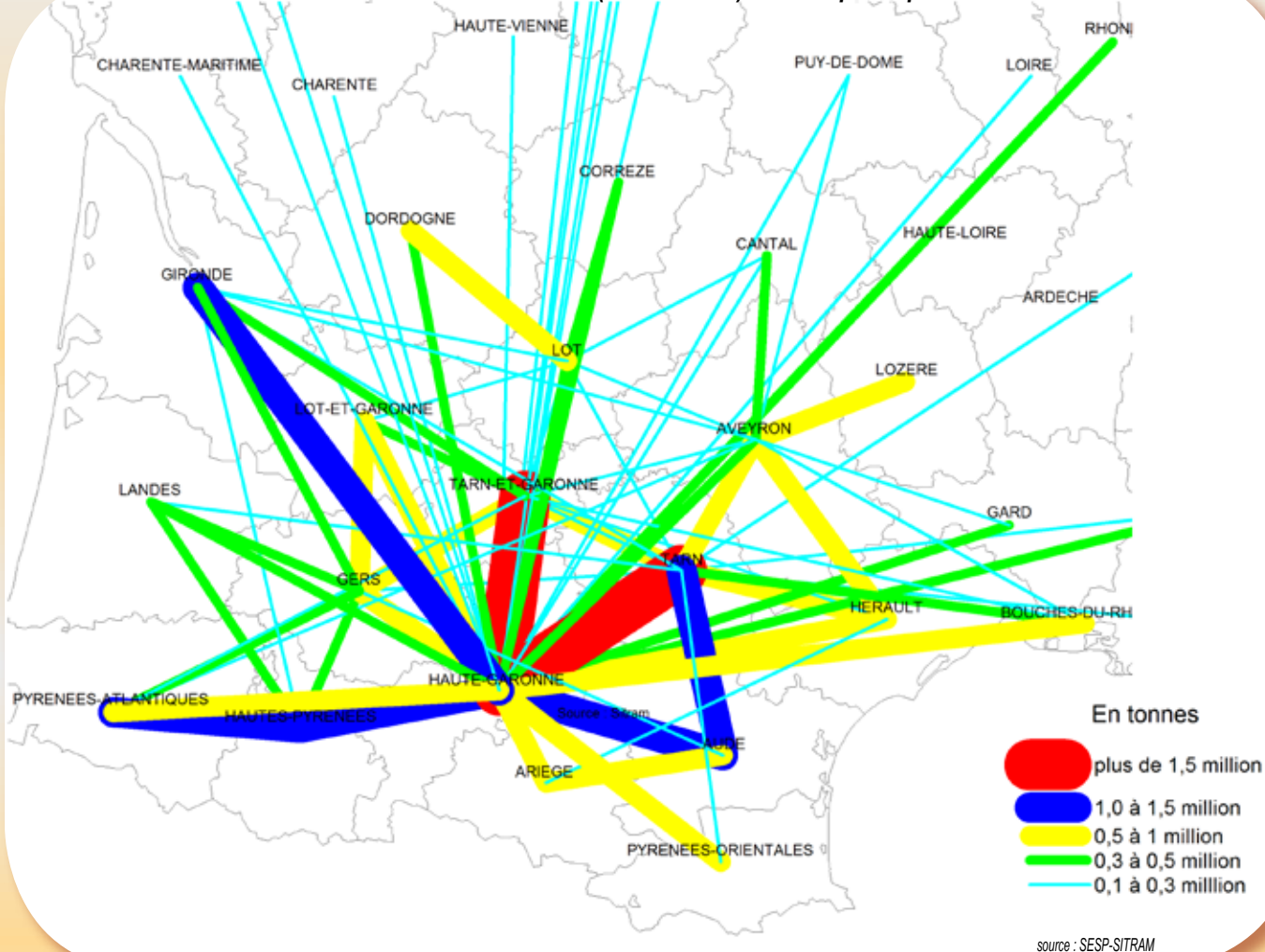




La Haute-Garonne est au centre des échanges midi-pyrénéens



Flux routiers de marchandises (double sens) en 2006 par département

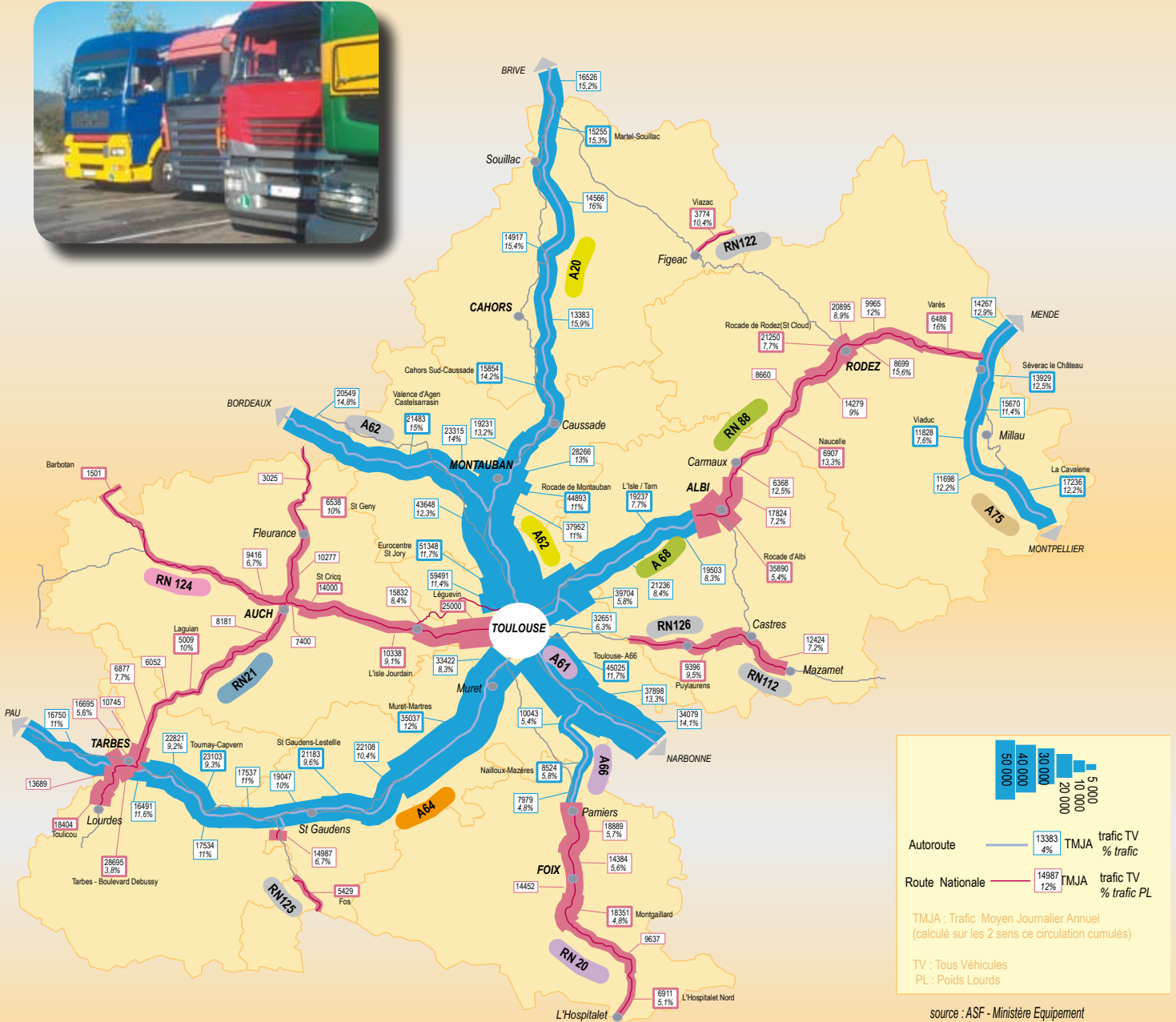


Les relations les plus fortes s'établissent entre les principaux bassins économiques de la région dont le centre est l'agglomération toulousaine ainsi qu'avec les principaux pôles urbains. Néanmoins selon les départements, entre 40 et 60% des tonnages restent à l'intérieur du département. C'est, entre autres, le cas de la Haute-Garonne. Les flux de marchandises les plus importants lient Haute-Garonne et Tarn ou Tarn et Garonne.



Plus de 10% des véhicules sur autoroute sont des poids lourds

Flux routiers en Midi-Pyrénées en 2006



La part des poids lourds est plus élevée sur l'A20 au delà de Montauban (15%) et sur l'A62 (14-15%) ainsi que sur l'A61 vers Carcassonne (12-14%).

Au cours des 10 dernières années, les trafics routiers ont évolué fortement sur les autoroutes, poussés par la croissance générale du trafic mais aussi par l'achèvement de plusieurs itinéraires structurants (Cahors-sud Cahors-nord, ouverture de l'A66 et du tunnel de Foix, viaduc de Millau).

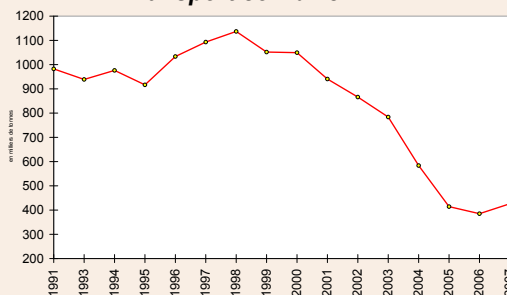
Sur les routes nationales, le trafic croît de manière plus modérée (autour de 2% par an) sur les axes en lien avec Toulouse.



Après une longue régression, le transport combiné se redresse

Erosion du trafic ferré au départ de la région

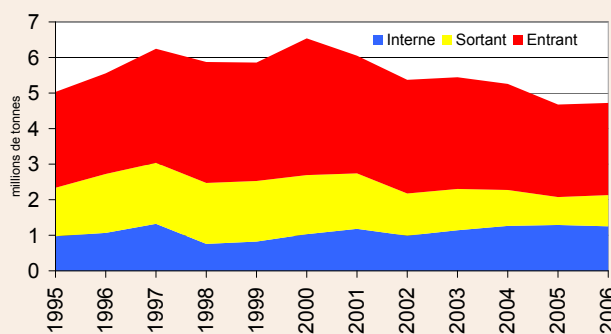
Transport combiné



source : Opérateurs transport combiné

Le transport combiné (transport de conteneurs, caisses mobiles ou semi-remorques par train) représentait 1 million de tonnes en 1998. Aujourd'hui moins de 500 000 tonnes sont transportées par ce mode. Parmi les explications de ce recul, figurent la réorganisation de la branche fret de la SNCF qui a conduit l'opérateur historique à privilégier les trafics rentables et la disparition de l'entreprise de transport combiné CNC reprise partiellement par Naviland-Cargo. Depuis la mi 2006, le trafic combiné a nettement retrouvé le chemin de la croissance.

Les transports de marchandises par fer en Midi-Pyrénées



source : SESP-SITRAM

Environ 5 millions de tonnes sont transportées par fer chaque année. Depuis 2000, les flux de marchandises ont reculé, mais se redressent en 2007.

Pour 1 tonne expédiée vers le reste de la France, 3 tonnes entrent dans la région.

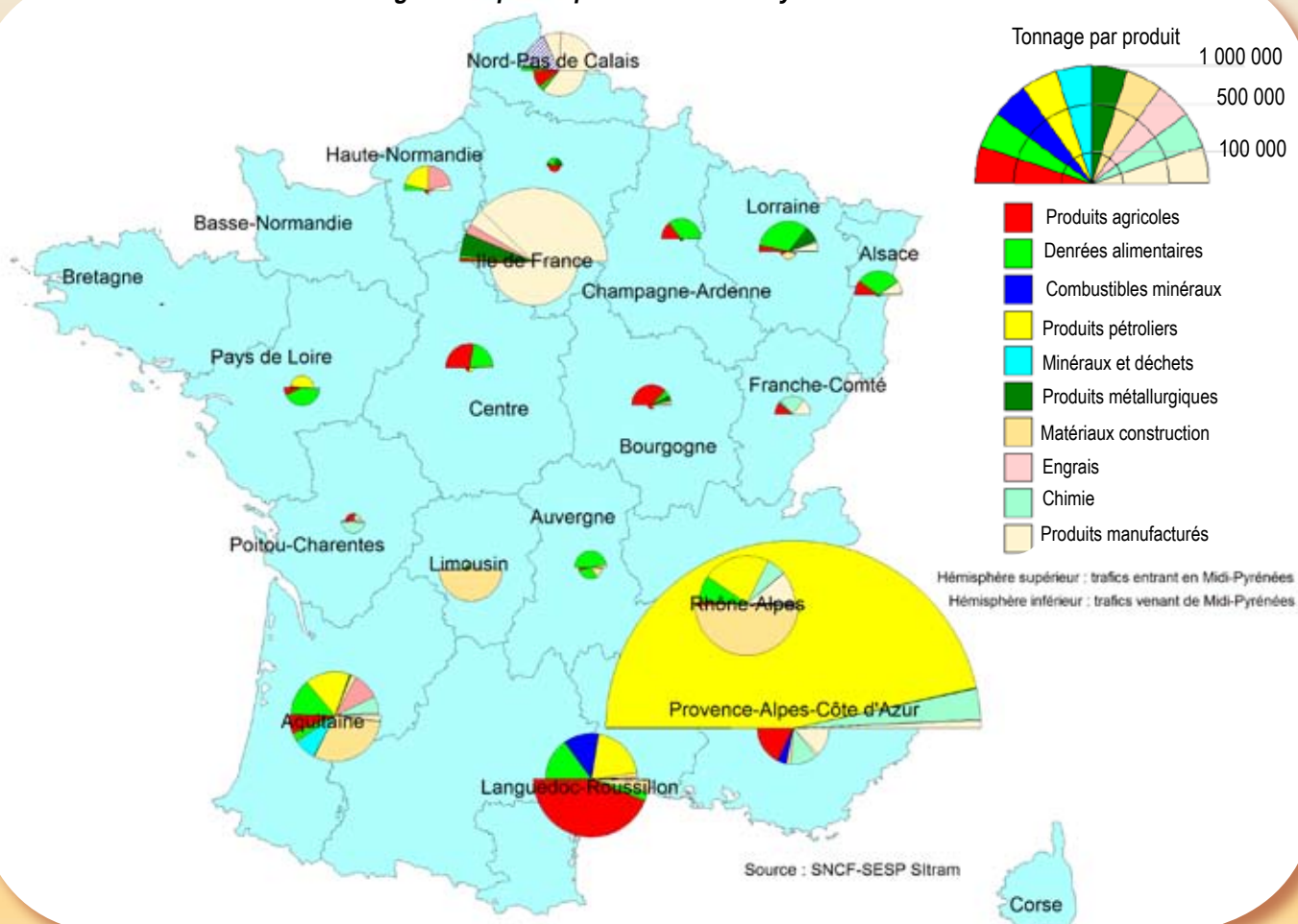
Un quart des trafics sont internes à la région (trafics de courte distance) comprenant beaucoup de granulats et de produits de carrières.





Les transports de marchandises par train s'effectuent sur de plus longues distances que la route

Tonnages transportés par fer avec Midi-Pyrénées

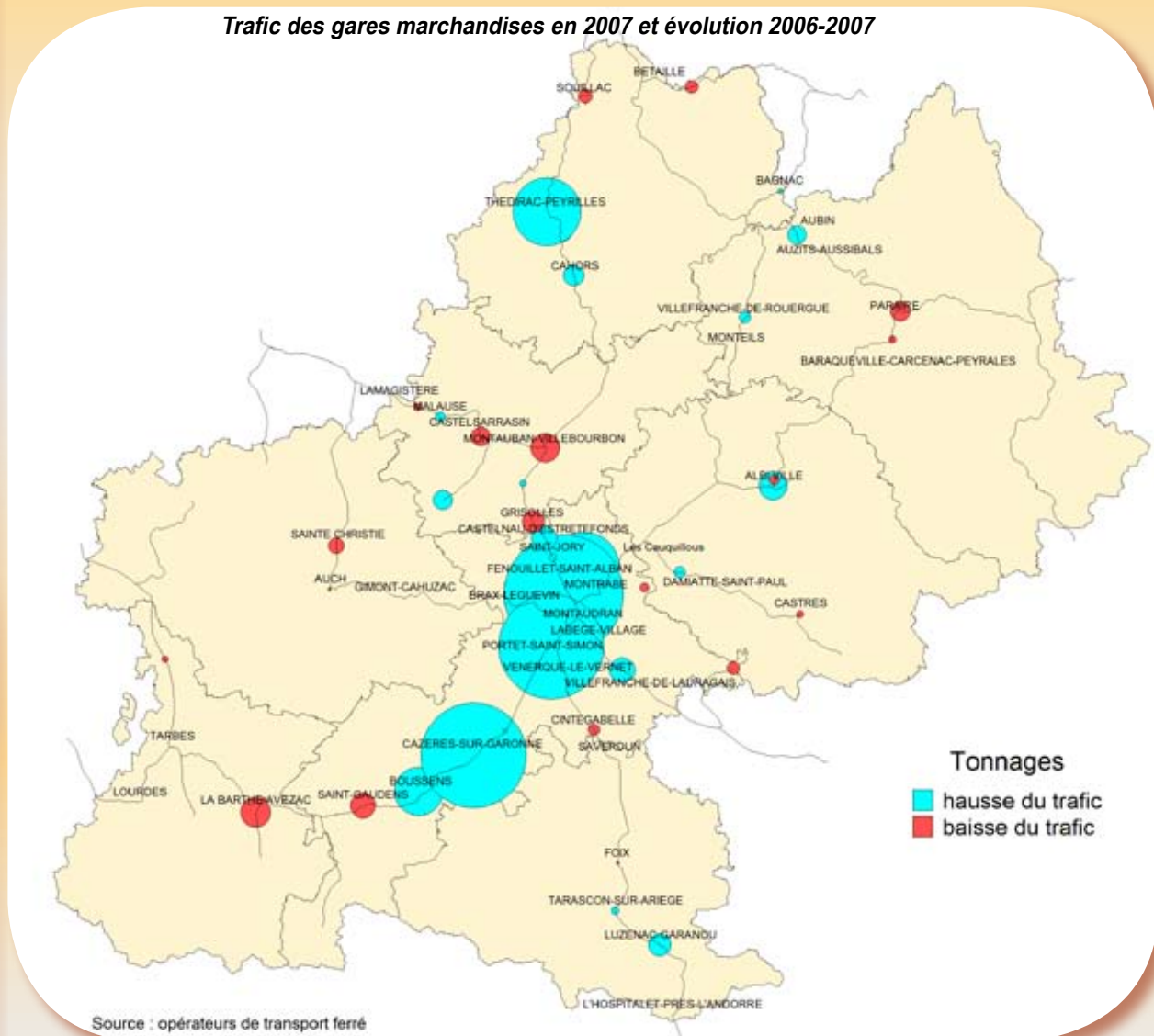


Les trafics par fer sont importants avec les régions voisines, mais ce sont les relations avec Provence-Alpes-Côte d'Azur et ses raffineries d'hydrocarbures, avec l'Île de France, le Nord Pas de Calais et Rhône-Alpes - principales régions économiques françaises - qui dominent les trafics. Les trafics avec la plupart des régions sont déséquilibrés entre expéditions et arrivages : Midi-Pyrénées se caractérise comme bassin de consommation davantage que comme pôle industriel.



3 gares représentent 60% du trafic fer de la région

Trafic des gares marchandises en 2007 et évolution 2006-2007



La région Midi-Pyrénées compte une cinquantaine de gares de marchandises. Elles traitent environ 5 millions de tonnes de marchandises.

Le trafic est fortement concentré :

- 13 gares représentent 90% du trafic ferré : les 3 gares les plus importantes (plus de 1 million de tonnes) en assurent 60% ; il s'agit de Fenouillet, Portet Saint Simon, Cazères.
- 4 gares réalisent entre 100 000 et 500 000 tonnes soit 22% du trafic global.
- 18 gares ont une activité inférieure à 10 000 tonnes (1,2% de trafic des gares) dont certaines inférieures à 1 000 tonnes.

Division Transport Déplacement
Cité Administrative, Boulevard Armand Duportal, 31074 Toulouse Cedex 9
Tél : 05 61 58 55 64 - Fax : 05 61 58 55 48
E-mail : DTD.DRE-Midi-Pyr@developpement-durable.gouv.fr
Internet : www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr